

1. Introducere

Prezentul document reprezintă un raport privind **planurile de acțiune** elaborate de către SC Cepstra Grup SRL pentru CNCF „CFR” - SA, **ținând seama de cartarea strategică de zgomot pentru tronsonul de cale ferată principală Roșiori Nord-Filiași – an de referință 2016.**

2. Descrierea sectorului de cale ferată și a suprafețelor înconjurătoare

Tronsonul **Roșiori Nord – Filiași** este identificat drept cale ferată principală cu trafic mai mare de 30000 de treceri de trenuri pe an, fiind menționat în Anexa la HG nr. 944/2016 *pentru modificarea și completarea HG nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant* – Tabelul nr. 3 –poziția nr. 5, legislație în vigoare la data semnării contractului RUIC nr. 27/25.04.2018.

Lungimea liniei CF principale din interiorul aglomerației Craiova este de aproximativ 13,2 km, restul tronsonului aflându-se în exteriorul aglomerației.

Vecinătățile tronsonului de cale ferată principală – dinspre Roșiori Nord spre Filiași - sunt după cum urmează:

- În exteriorul aglomerației Craiova, dinspre Roșiori, calea ferată principală străbate, mărginește sau trece prin apropierea următoarelor localități:
 - județul Teleorman: municipiul Roșiori de Vede – spre limita de nord a UAT, unde se află gara Roșiori Nord (capăt de tronson); Măldăeni – UAT Măldăeni;
 - județul Olt: Mihăești – UAT Mihăești; Radomirești – UAT Radomirești; Dăneasa – UAT Dăneasa; Drăgănești Olt – UAT Drăgănești Olt; Fărcașu de Jos – UAT Fărcașele; municipiul Caracal – UAT Caracal; Frăsinetu – UAT Dobrosloveni;
 - județul Dolj: Ciocănești – UAT Dioști; Zănoaga, Leu – UAT Leu; Coșoveni – UAT Coșoveni; Cârcea – UAT Cârcea.
- În interiorul UAT Craiova (județul Dolj), calea ferată principală se învecinează preponderent cu zone rezidențiale cu structură continuă și cu zone industrial-comerciale și – în mai mică măsură și în special la Est de calea ferată – cu zone rezidențiale cu structură urbană discontinuă densă.
În partea de N și de NV a aglomerației, în vecinătatea căii ferate se află pășuni și terenuri agricole.
- În exteriorul aglomerației Craiova, spre Filiași, calea ferată principală străbate, mărginește sau trece prin apropierea următoarelor localități:
 - județul Dolj: Ișalnița – UAT Ișalnița; Șitoaia, Bogeia, Almăj – UAT Almăj; Coțofenii din Față – UAT Coțofenii din Față; Brădești, Tatomirești, Răcarii de Jos – UAT Brădești; Răcarii de Sus, orașul Filiași – UAT Filiași
- În zonele dintre localități, destinația terenului este de preponderent de teren agricol, pe sectorul dinspre Craiova spre Filiași aflându-se și suprafețe pășuni.

3. Autoritatea sau unitatea responsabilă

Compania Națională de Căi Ferate "CFR" – SA, unitate aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, este Managerul de Infrastructură Feroviară din România care administrează și întreține infrastructura feroviară publică și o serie de componente de infrastructură privată. (sursa: <http://www.cfr.ro>)

4. Cadru legal. Valori limită

Valorile limită stabilite prin legislația în vigoare la data semnării contractului RUIC nr. 27/25.04.2018, pentru indicatorii de zgomot reglementați pentru sursa reprezentată de traficul feroviar sunt :

| Indicatori de zgomot | Valori țintă (VT) | Valori maxime permise (VMP) |
|----------------------|-------------------|-----------------------------|
| | dB(A) | dB(A) |
| Lzisearanoapte_Lzsn | 65 | 70 |
| Lnoapte_Ln | 50 | 60 |

Realizarea măsurilor din planurile de acțiune intră în sarcina autorităților competente.

5. Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului

Tabel nr. 1 Estimarea numărului de clădiri locuite, locuințe, numărului de locuitori, numărului de școli și numărului de spitale, expuși/expuse la zgomotul de trafic feroviar, parametrul Lzsn - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

| Zona/Localitatea | Intervalul [dB(A)] | Clădiri locuite [sute] | Locuințe [sute] | Locuitori [sute] | Școli [sute] | Spitale [sute] |
|--|--------------------|------------------------|-----------------|------------------|--------------|----------------|
| TOTAL Tronson Roșiori Nord – Filiași | 55 - 59 | 7,46 | 31,62 | 77,48 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 3,07 | 20,21 | 49,53 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,87 | 6,69 | 16,41 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0,08 | 0,20 | 0,51 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aglomerarea Craiova | 55 - 59 | 2,12 | 20,95 | 51,33 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 1,29 | 16,77 | 41,10 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,37 | 5,63 | 13,81 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0,04 | 0,12 | 0,30 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL Tronson în exteriorul aglomerației | 55 - 59 | 5,34 | 10,65 | 26,15 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 1,78 | 3,44 | 8,43 | 0 | 0 |

| | | | | | | |
|--|---------|------|------|------|---|---|
| Craiova | 65 - 69 | 0,50 | 1,06 | 2,60 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0,04 | 0,08 | 0,21 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Roșiori | 55 - 59 | 0,16 | 0,31 | 0,77 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,09 | 0,17 | 0,42 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,02 | 0,05 | 0,13 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Măldăeni | 55 - 59 | 0,03 | 0,13 | 0,32 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,03 | 0,09 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0,03 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Mihăești | 55 - 59 | 0,28 | 0,80 | 1,97 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,09 | 0,18 | 0,46 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,04 | 0,07 | 0,18 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Radomirești | 55 - 59 | 0,34 | 0,62 | 1,53 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,10 | 0,21 | 0,53 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,04 | 0,08 | 0,21 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Dăneasa | 55 - 59 | 0,25 | 0,44 | 1,08 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,02 | 0,04 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Drăgănești-Olt | 55 - 59 | 0,59 | 1,25 | 3,07 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,18 | 0,37 | 0,91 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,04 | 0,09 | 0,24 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0,01 | 0,02 | 0,04 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Stoenești | 55 - 59 | 0,57 | 0,91 | 2,24 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,29 | 0,44 | 1,10 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,06 | 0,11 | 0,29 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Caracal | 55 - 59 | 0,13 | 0,32 | 0,80 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,07 | 0,11 | 0,28 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,08 | 0,16 | 0,40 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0,02 | 0,05 | 0,14 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Ciocănești | 55 - 59 | 0,20 | 0,40 | 0,98 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,03 | 0,07 | 0,17 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Zănoaga | 55 - 59 | 0,03 | 0,05 | 0,12 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,02 | 0,06 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,01 | 0,05 | 0,13 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Cosoveni | 55 - 59 | 0,35 | 0,77 | 1,89 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,07 | 0,16 | 0,41 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,01 | 0,02 | 0,06 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Cârcea | 55 - 59 | 0,43 | 1,00 | 2,46 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,12 | 0,27 | 0,68 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,04 | 0,09 | 0,23 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Ișalnița | 55 - 59 | 0,13 | 0,33 | 0,80 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,02 | 0,04 | 0,11 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Boga | 55 - 59 | 0,04 | 0,10 | 0,24 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | |
|--|---------|------|------|------|---|---|
| În exteriorul aglomerării – Beharca | 55 - 59 | 0,06 | 0,14 | 0,35 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,10 | 0,21 | 0,53 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,01 | 0,01 | 0,03 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Coțofenii din Față | 55 - 59 | 0,26 | 0,52 | 1,28 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,06 | 0,17 | 0,42 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,01 | 0,03 | 0,09 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Brădești | 55 - 59 | 0,48 | 0,90 | 2,21 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,14 | 0,25 | 0,61 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,04 | 0,09 | 0,22 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0,01 | 0,01 | 0,03 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Tatomirești | 55 - 59 | 0,10 | 0,11 | 0,26 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,04 | 0,09 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Răcarii de Jos | 55 - 59 | 0,22 | 0,38 | 0,94 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,03 | 0,07 | 0,17 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,01 | 0,02 | 0,04 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Răcarii de Sus | 55 - 59 | 0,27 | 0,35 | 0,87 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,09 | 0,11 | 0,26 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Filiași | 55 - 59 | 0,42 | 0,80 | 1,97 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,26 | 0,44 | 1,09 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,09 | 0,14 | 0,35 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tabel nr. 2 Estimarea numărului de clădiri locuite, locuințe, numărului de locuitori, numărului de școli și numărului de spitale, expuși/expuse la zgomotul de trafic feroviar, parametrul Ln - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

| Zona/Localitatea | Intervalul [dB(A)] | Clădiri locuite [sute] | Locuințe [sute] | Locuitori [sute] | Școli [sute] | Spitale [sute] |
|--|--------------------|------------------------|-----------------|------------------|--------------|----------------|
| TOTAL Tronson Roșiori Nord – Filiași | 45 - 49 | 11,51 | 42,47 | 104,05 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 5,62 | 26,73 | 65,50 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 2,02 | 16,50 | 40,42 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,54 | 2,06 | 5,06 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0,09 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aglomerarea Craiova | 45 - 49 | 2,78 | 25,05 | 61,39 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 1,80 | 19,05 | 46,67 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,87 | 14,24 | 34,90 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,25 | 1,43 | 3,51 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL în exteriorul aglomerării Craiova | 45 - 49 | 8,73 | 17,41 | 42,66 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 3,82 | 7,68 | 18,83 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 1,15 | 2,25 | 5,52 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,29 | 0,63 | 1,55 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Roșiori | 45 - 49 | 0,23 | 0,45 | 1,10 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,13 | 0,25 | 0,61 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,07 | 0,14 | 0,34 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,02 | 0,06 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Măldăeni | 45 - 49 | 0,10 | 0,22 | 0,53 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,03 | 0,14 | 0,35 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Mihăești | 45 - 49 | 0,55 | 1,27 | 3,11 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,22 | 0,60 | 1,48 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,06 | 0,11 | 0,28 | 0 | 0 |

| | | | | | | |
|---|---------|------|------|------|---|---|
| | 60 - 64 | 0,02 | 0,05 | 0,12 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Radomirești | 45 - 49 | 0,53 | 0,92 | 2,25 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,24 | 0,46 | 1,13 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,07 | 0,16 | 0,39 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,02 | 0,04 | 0,11 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Dăneasa | 45 - 49 | 0,80 | 1,64 | 4,03 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,12 | 0,20 | 0,48 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Drăgănești-Olt | 45 - 49 | 0,81 | 1,80 | 4,41 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,41 | 0,87 | 2,14 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,13 | 0,25 | 0,61 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,03 | 0,07 | 0,18 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Stoenești | 45 - 49 | 0,67 | 1,18 | 2,90 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,47 | 0,70 | 1,71 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,20 | 0,34 | 0,84 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,03 | 0,04 | 0,11 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Caracal | 45 - 49 | 0,19 | 0,44 | 1,09 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,11 | 0,25 | 0,62 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,07 | 0,12 | 0,29 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,07 | 0,17 | 0,43 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Ciocănești | 45 - 49 | 0,26 | 0,54 | 1,32 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,15 | 0,31 | 0,76 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,01 | 0,02 | 0,05 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Zănoaga | 45 - 49 | 0,06 | 0,11 | 0,27 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,01 | 0,02 | 0,06 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,01 | 0,03 | 0,08 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,04 | 0,10 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Cosoveni | 45 - 49 | 0,58 | 1,37 | 3,37 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,24 | 0,51 | 1,24 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,03 | 0,08 | 0,21 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,02 | 0,04 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Cârcea | 45 - 49 | 0,67 | 1,60 | 3,93 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,30 | 0,70 | 1,72 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,10 | 0,22 | 0,54 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,03 | 0,08 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Ișalnița | 45 - 49 | 0,24 | 0,50 | 1,22 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,08 | 0,24 | 0,59 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Boga | 45 - 49 | 0,17 | 0,36 | 0,89 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,01 | 0,03 | 0,07 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerației – Beharca | 45 - 49 | 0,12 | 0,28 | 0,70 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,09 | 0,21 | 0,52 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,06 | 0,12 | 0,29 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|--|---------|------|------|------|---|---|
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Coțofenii din Față | 45 - 49 | 0,29 | 0,57 | 1,39 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,16 | 0,39 | 0,96 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,03 | 0,08 | 0,21 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,02 | 0,05 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Brădești | 45 - 49 | 0,98 | 1,76 | 4,32 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,28 | 0,52 | 1,27 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,09 | 0,17 | 0,43 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,02 | 0,05 | 0,13 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Tatomirești | 45 - 49 | 0,24 | 0,16 | 0,40 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,06 | 0,11 | 0,26 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Răcarii de Jos | 45 - 49 | 0,19 | 0,36 | 0,89 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,15 | 0,28 | 0,69 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,01 | 0,03 | 0,07 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Răcarii de Sus | 45 - 49 | 0,36 | 0,53 | 1,31 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,24 | 0,30 | 0,74 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,02 | 0,02 | 0,06 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Filiași | 45 - 49 | 0,69 | 1,32 | 3,23 | 0 | 0 |
| | 50 - 54 | 0,32 | 0,58 | 1,43 | 0 | 0 |
| | 55 - 59 | 0,19 | 0,34 | 0,83 | 0 | 0 |
| | 60 - 64 | 0,04 | 0,05 | 0,12 | 0 | 0 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | >70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tabel nr. 3 Estimarea ariilor, numărului de clădiri, locuințe, numărul locuitorilor, școlilor și spitalelor expuse/expuși la zgomotul de trafic feroviar pe Calea Ferată Principală, parametrul L_{zsn} - cu valori mai mari de 55, 65 și respectiv 75 dB(A)

| Zona/Localitatea | Intervalul [dB(A)] | Aria [km ²] | Clădiri locuite [sute] | Locuințe [sute] | Locuitori [sute] | Școli [sute] | Spitale [sute] |
|---|--------------------|-------------------------|------------------------|-----------------|------------------|--------------|----------------|
| TOTAL Tronson Roșiori Nord – Filiași | > 55 | 45,847 | 11,48 | 58,74 | 143,93 | 0,00 | 0,00 |
| | > 65 | 10,720 | 0,95 | 6,91 | 16,92 | 0,00 | 0,00 |
| | > 75 | 1,781 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Aglomerarea Craiova | > 55 | 3,425 | 3,82 | 43,48 | 106,54 | 0,00 | 0,00 |
| | > 65 | 1,295 | 0,41 | 5,76 | 14,11 | 0,00 | 0,00 |
| | > 75 | 0,215 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| TOTAL în exteriorul aglomerării Craiova | > 55 | 42,422 | 7,66 | 15,26 | 37,39 | 0,00 | 0,00 |
| | > 65 | 9,425 | 0,54 | 1,15 | 2,81 | 0,00 | 0,00 |
| | > 75 | 1,566 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

6. Informații privind măsurile de reducere a zgomotului aflate în desfășurare și informații privind proiectele de reducere a zgomotului aflate în pregătire

Principala măsură implementată în ultimii ani de CNCF CFR S.A. la scară națională, cu efect direct în reducerea zgomotului generat de traficul CF, a constat în corelarea lungimii și rangurilor trenurilor de călători cu distanța parcursă, în conformitate cu normele europene privind eficientizarea traficului feroviar.

În vederea alinierii transportului feroviar de călători la normele europene, începând cu anul 2012 CFR Călători a modificat vechile ranguri de trenuri de călători care datau din perioada interbelică, după cum urmează:

Intercity (IC) InterRegio (IR) Regio (R).

Trenurile Intercity trebuie să ofere servicii suplimentare de transport cu vagoane dormit și/sau cușetă, iar viteza medie minimă este de 55 kilometri pe oră.

Trenurile InterRegio opresc în principalele gări care asigură conexiuni convenabile cu celelalte trenuri de călători și circulă cu o viteză medie de 45 de kilometri pe oră.

Trenurile de tipul Regio au funcția unor trenuri personale pentru că asigură transportul pentru arii geografice restrânse, la o viteză de minim 35 kilometri pe oră și de regulă nu circulă în intervalul orar 23:00 - 4:00.

Trenurile Regio circulă ca un tren personal, oprind în toate stațiile și haltele și circulă cu viteză de minimum 35 km/oră, serviciul de clasa I nefiind obligatoriu.

Fax: 021 - 4104086

În vederea eficientizării traficului, s-a avut în vedere o corelare a sosirilor/plecărilor trenurilor de diferite ranguri în stațiile comune.

Tronsonul de cale ferată principală este inclus în *Rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T)*, figurând pe site-ul Comisiei Europene după cum urmează:

- Sectorul Filiași ↔ Craiova, parte a rețelei Ten-T centrală (core network), coridorul Rin – Dunăre și coridorul Orient/Est-mediteranean; cale ferată convențională care necesită modernizare.
- Sectorul Craiova ↔ Caracal, parte a rețelei Ten-T centrală (core network), coridorul Rin – Dunăre; cale ferată convențională care necesită modernizare.
- Sectorul Caracal ↔ Roșiori, parte a rețelei Ten-T centrală (core network), coridorul Rin – Dunăre; cale ferată convențională care necesită modernizare.

(sursa: Comisia Europeană: Harta interactivă MOBILITY AND TRANSPORT - TENtec Interactive Map Viewer)

Pe site-ul Ministerului Transporturilor, aplicația WebGIS „Harta interactiva a proiectelor din MPGT”, figurează următoarele proiecte care vizează tronsonul:

- Viteză sporită, orar cadențat, pe sectorul București–Craiova (209 km), cu perioada de implementare 2016-2017; pe acest sector CF se află porțiunea Roșiori Nord – Gara Craiova a tronsonului analizat.
- Modernizarea căii ferate (dublă, electrificată) pe sectorul București – Craiova (209 km), cu perioadă de implementare 2021-2025 și statut de proiect în așteptare. Acest sector CF include porțiunea Roșiori Nord – Gara Craiova a tronsonului analizat.
- Modernizarea căii ferate (dublă/simplă, electrificată) pe sectorul Craiova – Caransebeș (226 km), cu perioadă de implementare 2025-2030 și statut de proiect în așteptare. Acest sector CF include porțiunea Gara Craiova – Filiași, linie dublă, electrificată a tronsonului investigat.
- Modernizarea liniei simplă, neelectrificată Pitești – Craiova (142 km), cu perioadă de implementare 2025-2029 și statut de proiect în așteptare. Acest sector cuprinde și porțiunea Gara Craiova – Bordei (~ 1,67 km) aflată pe tronsonul de interes, în interiorul aglomerației Craiova.
- Electrificarea și modernizarea sectorului Craiova – Golteni, cu perioada de implementare 2016-2019 și statut de proiect în pregătire. Sectorul CF include pe distanța de cca. 3,12 km de pe teritoriul aglomerației Craiova, de la Gara Craiova spre Sud, până la locul de desprindere a liniei CF secundare 912 Craiova – Calafat față de traseul magistralei 900.
- Stații CF – cu perioadele de implementare 2016-2020 Filiași, Caracal, Roșiori Nord

Documentele de referință al rețelei CFR –DDR 2018/2019/2020–menționează proiectele de dezvoltare:

- *Revizuirea studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Calafat componentă a Coridorului Orient/Est-mediteranean* – scopul fiind modernizarea a 107 km linie CF
- *Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Caransebeș - Drobeta Turnu Severin -Craiova, parte a Coridorului Orient/Est-mediteranean* – scopul fiind modernizarea a 234 km linie
- *Program de lucrări în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație și eliminarea restricțiilor de viteză pe liniile existente, inclusiv lucrări de reconstrucție pentru viteză sporită, orar cadențat și servicii feroviare respectiv 1001 km linie cf (proiect inclus în MPGT - pachetul QuickWins)* – proiect al cărui scop constă în aducerea liniei în parametri proiectați inclusiv pe ruta București – Craiova.

7. Acțiuni pe care autoritățile competente intenționează să le ia în următorii 5 ani, care să includă măsurile pentru protejarea zonelor liniștite

Zonele verzi nu au exercitat un efect semnificativ de reducere a zgomotului de trafic feroviar la nivelul receptorilor sensibili (clădiri locuite) deoarece acestea nu se interpun între sursa de zgomot și receptori.

În vecinătatea căii ferate principale de pe teritoriul aglomerației Craiova nu au fost identificate arii care să îndeplinească criteriile de a fi declarate zone liniștite în aglomerații.

Pentru ambii indicatori Lzsn și Ln, **receptorii sensibili de tipul școli, spitale nu au fost expuși la valori de zgomot peste maximele permise (>70 dB(A) pentru Lzsn sau >60 dB(A) pentru Ln)** ca urmare a traficului feroviar din anul 2016 (în aria aflată sub impactul traficului pe tronson nu au fost identificați astfel de receptori sensibili).

În ceea ce privește **expunerea locuitorilor**, modelarea aferentă traficului feroviar din anul 2016 a condus următoarele estimări ale expunerilor la valori de zgomot echivalent peste maximele permise:

Tabel nr. 4 Expunerea populației la niveluri de zgomot – indicatorul Lzsn – peste 70 dB(A)

| Zona/Localitatea | Intervalul [dB(A)] | Locuitori [sute] |
|----------------------------------|--------------------|------------------|
| TOTAL tronson | 70 - 74 | 0,51 |
| Agglomerația Craiova | 70 - 74 | 0,30 |
| Total în exteriorul aglomerației | 70 - 74 | 0,21 |
| Drăgănești-Olt | 70 - 74 | 0,04 |
| Caracal | 70 - 74 | 0,14 |
| Brădești | 70 - 74 | 0,03 |

Tabel nr. 5 Expunerea populației la niveluri de zgomot – indicatorul Ln – peste 60 dB(A)

| Zona/Localitatea | Intervalul [dB(A)] | Locuitori [sute] |
|----------------------|--------------------|------------------|
| TOTAL tronson | 60 - 64 | 5,06 |
| Agglomerația Craiova | 60 - 64 | 3,51 |

| | | |
|---------------------------------|---------|------|
| Total în exteriorul aglomerării | 60 - 64 | 1,55 |
| Roșiori | 60 - 64 | 0,06 |
| Mihăești | 60 - 64 | 0,12 |
| Radomirești | 60 - 64 | 0,11 |
| Drăgănești-Olt | 60 - 64 | 0,18 |
| Stoenești | 60 - 64 | 0,11 |
| Caracal | 60 - 64 | 0,43 |
| Zănoaga | 60 - 64 | 0,10 |
| Cosoveni | 60 - 64 | 0,04 |
| Cârcea | 60 - 64 | 0,08 |
| Cotofenii din Față | 60 - 64 | 0,05 |
| Brădești | 60 - 64 | 0,13 |
| Răcarii de Jos | 60 - 64 | 0,02 |
| Filiași | 60 - 64 | 0,12 |

Se constată că cei mai numeroși locuitori expuși la niveluri de zgomot peste maximele permise locuiesc în clădiri rezidențiale situate în vecinătatea tronsonului de cale ferată principală, după cum urmează:

- pe teritoriul aglomerării Craiova – unde se află 60 – 70% din numărul total de locuitori expuși la valori ale nivelurilor de zgomot peste maximele permise,
- pe latura dispusă pe direcția E - NV a localității Caracal – unde se găsesc cca 8,5 % din persoanele din numărul total de locuitorii expuși la valori ale nivelurilor de zgomot peste maxima permisă pentru intervalul de noapte, respectiv aprox. 27,5% pentru intervalul zi-seară-noapte.

Direcțiile de acțiune sunt conform celor prezentate la pct. 6, 8, 9.

8. Strategia pe termen lung

Din punct de vedere legislativ, la nivel european continuă tendința de impunere a unor plafoane de emisie acustică pentru materialul rulant precum și de introducere a unor mecanisme financiare pentru promovarea unui trafic feroviar mai silențios.

Integrarea în spațiul feroviar unic European reprezintă unul dintre cele 3 obiective strategice generale de dezvoltare ale CNCF „CFR” SA. (sursa: CNCF CFR SA Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, <http://www.cfr.ro/files/pdf/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20companiei%20CFR%20SA.pdf>)

9. Prognoze privind evaluarea implementării și a rezultatelor planului de acțiune

Tabel nr. 6 Estimarea numărului de persoane deranjate și foarte deranjate ca urmare a expunerii locuitorilor la zgomotul de trafic feroviar – parametrul Lzsn - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

| Lzsn | | | | |
|---|------------------|------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Zona/Localitatea | Interval [dB(A)] | Locuitori [sute] | Locuitori Deranjați [sute] | Locuitori Foarte Deranjați [sute] |
| TOTAL Tronson Roșiori Nord – Filiași | 55 - 59 | 77,48 | 9,56 | 2,70 |
| | 60 - 64 | 49,53 | 9,51 | 3,21 |
| | 65 - 69 | 16,41 | 4,64 | 1,86 |
| | 70 - 74 | 0,51 | 0,20 | 0,09 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| Aglomerarea Craiova | 55 - 59 | 51,33 | 6,33 | 1,79 |
| | 60 - 64 | 41,10 | 7,90 | 2,67 |
| | 65 - 69 | 13,81 | 3,91 | 1,56 |
| | 70 - 74 | 0,30 | 0,12 | 0,06 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL în exteriorul aglomerării Craiova | 55 - 59 | 26,15 | 3,23 | 0,91 |
| | 60 - 64 | 8,43 | 1,62 | 0,55 |
| | 65 - 69 | 2,60 | 0,74 | 0,29 |
| | 70 - 74 | 0,21 | 0,08 | 0,04 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Caracal | 55 - 59 | 0,80 | 0,10 | 0,03 |
| | 60 - 64 | 0,28 | 0,05 | 0,02 |
| | 65 - 69 | 0,40 | 0,11 | 0,05 |
| | 70 - 74 | 0,14 | 0,06 | 0,03 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – Filiași | 55 - 59 | 1,97 | 0,24 | 0,07 |
| | 60 - 64 | 1,09 | 0,21 | 0,07 |
| | 65 - 69 | 0,35 | 0,10 | 0,04 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |

Tabel nr. 7 Estimarea numărului de persoane deranjate și foarte deranjate ca urmare a expunerii locuitorilor la zgomotul de trafic feroviar – parametrul Ln - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

| Ln | | | | |
|--------------------------------------|------------------|------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Zona/Localitatea | Interval [dB(A)] | Locuitori [sute] | Locuitori Deranjați [sute] | Locuitori Foarte Deranjați [sute] |
| TOTAL Tronson Roșiori Nord – Filiași | 45 - 49 | 104,05 | 6,73 | 2,41 |
| | 50 - 54 | 65,50 | 5,74 | 2,20 |
| | 55 - 59 | 40,42 | 4,70 | 1,94 |
| | 60 - 64 | 5,06 | 0,76 | 0,33 |

| | | | | |
|---|---------|-------|------|------|
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| Agglomerarea Craiova | 45 - 49 | 61,39 | 3,97 | 1,42 |
| | 50 - 54 | 46,67 | 4,09 | 1,57 |
| | 55 - 59 | 34,90 | 4,06 | 1,67 |
| | 60 - 64 | 3,51 | 0,53 | 0,23 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL în exteriorul aglomerării Craiova | 45 - 49 | 42,66 | 2,76 | 0,99 |
| | 50 - 54 | 18,83 | 1,65 | 0,63 |
| | 55 - 59 | 5,52 | 0,64 | 0,26 |
| | 60 - 64 | 1,55 | 0,23 | 0,10 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – CaRACAL | 45 - 49 | 1,09 | 0,07 | 0,03 |
| | 50 - 54 | 0,62 | 0,05 | 0,02 |
| | 55 - 59 | 0,29 | 0,03 | 0,01 |
| | 60 - 64 | 0,43 | 0,06 | 0,03 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării –Filiași | 45 - 49 | 3,23 | 0,21 | 0,07 |
| | 50 - 54 | 1,43 | 0,13 | 0,05 |
| | 55 - 59 | 0,83 | 0,10 | 0,04 |
| | 60 - 64 | 0,12 | 0,02 | 0,01 |
| | 65 - 69 | 0 | 0 | 0 |
| | 70 - 74 | 0 | 0 | 0 |
| | >75 | 0 | 0 | 0 |

Estimările indică faptul că expunerea la niveluri de zgomot ce au atins/depășit maximele permise pentru indicatorii L_{zsn} și L_n (>70 dB(A) pentru L_{zsn}, >60 dB(A) pentru L_n) ar putea să nu afecteze un număr semnificativ de locuitori la nivelul fiecăreia dintre localitățile situate de-a lungul tronsonului de cale ferată principală. În același timp, evaluările indică faptul că ar putea exista un număr redus de locuitori deranjați și foarte deranjați în zonele de expunere la valori ale nivelurilor de zgomot mai mari decât valorile maxime permise pentru parametrii L_{zsn} și L_n pe teritoriul aglomerării Craiova – numărul celor deranjați fiind ceva mai ridicat pentru intervalul de noapte. (Nota: *Relațiile doză - efect sunt în revizuire.*)

Măsurile cu caracter general:

- adaptarea regimului de viteză – măsuri aplicabile la nivel de cooperare între administratorul infrastructurii feroviare și transportatori
- amenajarea teritoriului asociat căilor ferate – în sensul construirii de obiective cu altă destinație decât cea de locuit, unități de învățământ sau unități spitalicești – măsură aplicabilă la nivel de cooperare între administratorul infrastructurii feroviare și administrația publică locală
- măsuri tehnice la nivelul surselor de zgomot/alegerea surselor mai silențioase – precum trecerea la utilizarea de saboți din material compozit unde este tehnic posibil, măsură aplicabilă de către deținătorii de material rulant
- introducerea, pârgھیilor economice care să încurajeze diminuarea sau menținerea valorilor nivelurilor de zgomot sub maximele permise – măsură aplicabilă la nivel de instituții centrale

pot avea o contribuție semnificativă la reducerea nivelurilor de zgomot ambiant având ca sursă traficul feroviar.

În cazul zonelor adiacente Tronsonului Roșiori Nord – Filiași se propun unele măsuri la nivel local, specifice, aplicabile cu precădere în situația creșterii nivelurilor de trafic. Măsurile vizează acele sectoare de cale ferată unde se află cel mai mare număr de locuitori expuși la valori ce depășesc limitele admise, în scopul protejării unui număr cât mai mare de receptori sensibili cu cheltuieli judicioase, deci în condițiile unui raport favorabil cost/beneficiu.

⇒ Măsurile specifice propuse

Prezentul capitol conține justificarea și descrierea succintă a măsurilor propuse, estimarea costurilor pentru implementare și eficiența estimată.

Măsurile propuse constau **în amplasarea de ecrane în zone cu populație expusă la valori ale zgomotului ambiant generat de traficul feroviar peste maximele permise**, în sectoare cu populație densă, relativ omogen distribuită.

Măsurile propuse vizează zone în care sursele de zgomot concurente, relieful, cota terenului, nu impietează asupra efectului scontat la receptor al măsurilor de diminuare a zgomotului asociat traficului feroviar.

Tabel nr. 8 Date privind măsurile propuse – localizare, caracteristici, costuri estimate pentru implementarea măsurilor

| Măsura | Coordonate Stereo 70 | | Înălțime [m] | Lungime [m] | Suprafața [m ²] | Costuri estimate (Euro) |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------|-------------|-----------------------------|-------------------------|
| | Început | Sfarsit | | | | |
| Zona aglomerării Craiova | | | | | | |
| Ecran 1 | x = 407 817 y = 313 196 | x = 407 793 y = 313 242 | 2,5 | 58 | 144 | 78 300 |
| Ecran 2 | x = 407 757 y = 313 288 | x = 407 595 y = 313 504 | 2,5 | 270 | 675 | 364 500 |
| Ecran 3 | x = 407 704 y = 313 374 | x = 407 488 y = 313 672 | 2,5 | 368 | 920 | 496 800 |
| Ecran 4 | x = 407 301 y = 313 931 | x = 407 163 y = 314 115 | 2,5 | 230 | 575 | 310 500 |
| Ecran 5 | x = 407 110 y = 314 149 | x = 406 819 y = 314 358 | 2,5 | 359 | 698 | 484 650 |
| Ecran 6 | x = 406 643 y = 314 514 | x = 406 520 y = 314 597 | 2,5 | 149 | 372 | 201 150 |
| Ecran 7 | x = 405 160 y = 315 417 | x = 404 853 y = 315 578 | 2,5 | 347 | 867 | 468 450 |
| Ecran 8 | x = 404 287 y = 315 840 | x = 404 017 y = 315 977 | 2,5 | 294 | 735 | 396 900 |
| Ecran 9 | x = 403 892 y = 316 039 | x = 403 587 y = 316 196 | 2,5 | 343 | 858 | 515 700 |
| Zona Caracal | | | | | | |
| Ecran 10 | x = 449 269 y = 291 248 | x = 449 400 y = 290 869 | 2,5 | 402 | 1005 | 542 700 |
| Zona Cârcea | | | | | | |
| Ecran 11 | x = 408 002 y = 312 969 | x = 408 227 y = 312 643 | 2,0 | 397 | 794 | 397 000 |

NOTĂ: Costurile includ prețul materialelor necesar a fi achiziționate și montajul, dar nu și ulterioare cheltuieli pentru activități de întreținere. Costurile sunt estimate pe baza literaturii de specialitate – documentul "Reducing Railway Noise Pollution - 2012" public pe site-ul Parlamentului European.

(sursa: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474533/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474533_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474533/IPOL-TRAN_ET(2012)474533_EN.pdf))

Hărțile de diferență și tabele următoare evidențiază efectele măsurilor propuse.

Hărțile de diferență prezintă variația spațială a eficienței măsurilor propuse, efectul de reducere a nivelurilor de zgomot ambiant aferent traficului feroviar la nivelul receptorilor protejați.

NOTĂ: Rezultatele și afirmațiile sunt valabile pentru înălțimea de modelare h=4m, obligatorie conform prevederilor Legii nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant care înlocuiește HG nr. 321/2005 (r1).

Tabel nr. 9 Estimarea locuitorilor, școlilor și spitalelor din interiorul aglomerării, expuse/expuși la zgomotul de trafic feroviar, parametru L_{zsn} - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A), după aplicarea măsurilor propuse

| Intervalul [dB(A)] | Locuitori [sute] | Locuințe [sute] | Școli [sute] | Spitale [sute] |
|--|------------------|-----------------|--------------|----------------|
| Total tronson | | | | |
| 55 - 59 | 67,61 | 27,37 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 39,67 | 16,05 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 11,71 | 4,74 | 0 | 0 |
| 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aglomerarea Craiova | | | | |
| 55 - 59 | 42,56 | 17,23 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 31,92 | 12,92 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 9,21 | 3,73 | 0 | 0 |
| 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total tronson – în exteriorul aglomerării Craiova | | | | |
| 55 - 59 | 25,05 | 10,14 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 7,75 | 3,13 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 2,50 | 1,01 | 0 | 0 |
| 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – localitatea Caracal | | | | |
| 55 - 59 | 0,44 | 0,18 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 0,14 | 0,06 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 0,10 | 0,04 | 0 | 0 |
| 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – localitatea Cârcea | | | | |
| 55 - 59 | 0,74 | 0,29 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 0,43 | 0,17 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 70 - 74 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | |
|-----|---|---|---|---|
| >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|-----|---|---|---|---|

Tabel nr. 10 Estimarea locuitorilor, școlilor și spitalelor din interiorul aglomerării, expuse/expuși la zgomotul de trafic feroviar, parametrul Ln - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A), după aplicarea măsurilor propuse

| Intervalul [dB(A)] | Locuitori [sute] | Locuințe [sute] | Școli [sute] | Spitale [sute] |
|--|------------------|-----------------|--------------|----------------|
| Total tronson | | | | |
| 45 - 49 | 89,26 | 36,13 | 0 | 0 |
| 50 - 54 | 56,30 | 22,80 | 0 | 0 |
| 55 - 59 | 21,66 | 8,77 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 1,04 | 0,42 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >70 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aglomerarea Craiova | | | | |
| 45 - 49 | 48,42 | 19,60 | 0 | 0 |
| 50 - 54 | 38,50 | 15,59 | 0 | 0 |
| 55 - 59 | 16,42 | 6,65 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >70 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total tronson – în exteriorul aglomerării Craiova | | | | |
| 45 - 49 | 40,84 | 16,53 | 0 | 0 |
| 50 - 54 | 17,80 | 7,21 | 0 | 0 |
| 55 - 59 | 5,24 | 2,12 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 1,04 | 0,42 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >70 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – localitatea Caracal | | | | |
| 45 - 49 | 0,62 | 0,25 | 0 | 0 |
| 50 - 54 | 0,38 | 0,15 | 0 | 0 |
| 55 - 59 | 0,28 | 0,11 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >70 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| În exteriorul aglomerării – localitatea Cârcea | | | | |
| 45 - 49 | 1,20 | 0,49 | 0 | 0 |
| 50 - 54 | 0,65 | 0,26 | 0 | 0 |
| 55 - 59 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 60 - 64 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 65 - 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >70 | 0 | 0 | 0 | 0 |

NOTA: Măsurile specifice propuse nu vizează zonele caracterizate printr-o distribuție rarefiată sau printr-un număr mic de receptori de tipul clădirilor rezidențiale în vecinătatea tronsonului, pentru care introducerea de ecrane nu se justifică din punct de vedere cost – eficiență. De aceea, în astfel de situații, o diminuare cu 30 % a vitezei de deplasare este o soluție pentru traficul de trenuri existent. De altfel, pentru unele clădiri se poate constata existența unor măsuri de reducere “la receptor” precum ferestre antizgomot, ecranări locale improvizate.

Deși cartarea strategică prin indicatorii reglementați nu acoperă situații locale, particulare, și nici zgomotul de semnalizare, autoritatea feroviară este receptivă la sesizări privind disconfortul produs de traficul feroviar, încercând să identifice cauze și măsuri pentru tratarea punctuală a situației.

Alocarea judicioasă a resurselor financiare impune corelarea aplicării măsurilor de tratare punctuală și respectiv locală, cu punerea în practică a măsurilor cu caracter general.

Având în vedere costurile mari implicate de implantarea și ulterior întreținerea unor ecrane acustice, aceste măsuri pot fi suplinite pe termen scurt și în condițiile în care nivelul de trafic nu crește semnificativ, prin reduceri ale vitezei pe segmentele sensibile (o reducere cu 20% a vitezei înseamnă o reducere cu 3 dB(A) a nivelului de zgomot emis, iar o reducere cu 30% determină o reducere cu cca. 4,5 dB(A)).

Dezvoltările în zonele din vecinătatea căilor ferate și respectiv implicând căile ferate necesită realizarea de studii de zgomot de detaliu pentru a preveni, pe cât posibil, măsuri ulterioare, costisitoare.

Director

dr.ing. Mihai Zaplaic

Colectiv de elaborare :

dr.ing. Mihai Zaplaic
 ing. Sorina Iliuță
 expert sisteme informatice Toma Zaplaic
 chim. Anca Dragomir
 chim. Daniela Zisu